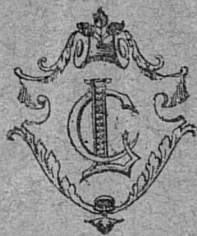


LE SIMPLON

ET LES

Intérêts du Centre de la France

(AVEC UNE CARTE)



MOULINS

CRÉPIN-LEBLOND, IMPRIMEUR-ÉDITEUR

13, rue Jean-Jacques-Rousseau, 13

—
1902

PA
7039



LE SIMPLON

ET LES

Intérêts du Centre de la France

Bibl. cant. VS Kantonsbibl.



1010074544

PA 7039

*La Chambre de commerce française de Genève
répondra volontiers à toutes les demandes de renseigne-
ments qui lui seront adressées touchant le projet Lons-
le-Saunier-Genève. Elle adressera les publications
parues sous ses auspices aux personnes qui témoigneront
le désir de les connaître.*

Bureaux : 54, Rue du Rhône, GENÈVE.

LE SIMPLON

ET LES

Intérêts du Centre de la France

(AVEC UNE CARTE)



MOULINS

CRÉPIN-LEBLOND, IMPRIMEUR-ÉDITEUR

13, rue Jean-Jacques-Rousseau, 13

—
1902

PA 7039

En préconisant, comme la meilleure voie d'accès au Simplon, une ligne directe de Lons-le-Saunier à Genève, la Chambre de commerce française de cette ville s'est préoccupée des intérêts divers attachés à cette initiative. Elle avait déjà indiqué que les intérêts spécifiques du Centre et de l'Ouest de la France ne trouveraient leur compte qu'à cette solution, lorsqu'un des organes les plus autorisés de cette région, le Courrier de l'Allier, est venu corroborer cette thèse, en l'enrichissant d'arguments nouveaux.

L'étude du Courrier de l'Allier apportant une contribution intéressante et nouvelle à la question des voies d'accès françaises au tunnel du Simplon, la Chambre s'est fait autoriser à la reproduire.

Elle a pensé devoir y joindre une carte qui rendra plus aisément intelligibles les développements qu'on va lire et le texte des vœux émis, soit par les Conseils généraux, soit par les principales Chambres de commerce du Centre et de l'Ouest de la France, en faveur du projet de percement du Jura.

On trouvera en outre, à la fin de cet opuscule, le texte des délibérations prises dans le même sens par les Chambres de commerce de Dunkerque, de Calais, de Dieppe, de Boulogne et de La Rochelle — témoignage de l'harmonie des vues qui règne à cet égard entre les organes des intérêts de nos ports de l'Atlantique et de la Manche.

La Chambre de commerce française de Genève espère, par cette publication, contribuer à éclairer les représentants du pays et l'opinion sur une question qui engage au plus haut degré l'avenir de notre commerce extérieur.



59 1114

LE SIMPLON

ET LES

Intérêts du Centre de la France

.....

(Extrait du *Courrier de l'Allier* des 28 et 29 Mai 1902)

.....

La nouvelle Chambre aura à trancher sous peu la question des voies d'accès françaises au tunnel du Simplon, qui sera terminé au plus tard en 1904. On sait en effet que ce tunnel, mettant en relations directes la vallée du Rhône et la Lombardie, modifiera l'économie des communications entre presque tous les pays d'Occident, et qu'il y va pour nous d'intérêts de premier ordre de nous frayer un chemin aussi court que possible vers ce passage.

Ces intérêts primordiaux et incontestés sont : le développement, par l'abréviation des trajets, de nos relations avec la Suisse et l'Italie ; — la restitution à nos rails d'une partie du trafic que le Gothard leur a enlevé ; — la conservation, enfin, de cette sorte de monopole des communications rapides avec l'Orient, qui résulte du passage de la *Malle des Indes* sur notre territoire (1). Chacun d'eux justifie une étude à part, et nous nous bornons à les signaler. Notre but est modestement d'attirer l'attention sur un autre groupe d'intérêts, qui se concilient avec ces derniers, et dont, au surplus, le Conseil général de l'Allier, d'accord avec la Chambre de com-

(1) V. le rapport de M. Charles Loiseau au *Comité international pour le percement de la Faucille* (mars 1901). — Envoi *franco* sur demande adressée à M. le Secrétaire de la Chambre de commerce française de Genève.

merce de Moulins, s'est fait déjà l'interprète : ceux du Centre et de l'Ouest de la France.

* * *

Pour atteindre au Simplon, il faut emprunter le territoire suisse. Mais vers quel point de la frontière franco-suisse débouchera notre principale voie d'accès ? C'est une question que les représentants du Centre ont le droit et le devoir d'envisager sous un point de vue spécial.

Si ce point est situé trop au Nord, vers Pontarlier, par exemple, la région du Centre se trouvera purement et simplement jetée hors de la sphère d'influence du Simplon. Elle contribuera sans compensation à la dépense de la « voie d'accès ». Il n'est pas possible, en effet, de raccorder utilement soit son réseau ferré, soit surtout son réseau navigable, à une ligne ne s'infléchissant pas au-dessous de Dijon. On peut donc avancer *à priori* que le plus mauvais tracé, au point de vue des intérêts du Centre, est celui qui consiste à utiliser la ligne actuelle Paris-Lausanne, même ramenée à un profil moins défectueux et abrégée de 17 kilomètres par un « raccourci » entre Frasnes et la gare suisse de Vallorbes — projet qui doit à son économie apparente de rallier toutefois de nombreux suffrages (1).

Deux autres projets principaux ont été soumis à une commission

(1) Ce projet améliore les conditions actuelles d'exploitation de la ligne de Pontarlier, en ce qu'il abaisse à 894 mètres d'altitude, au lieu de 1.014, l'altitude *maxima* de la traversée du dernier chaînon du Jura, et en ce qu'il supprime, sur le versant suisse, les déclivités de 25 ‰ entre Pontarlier et Vallorbes. Mais il laisse subsister, sur les deux versants, entre Mouchard et Frasnes, d'une part, entre Vallorbes et Daillens, de l'autre, des déclivités de 20 ‰, inconciliables, surtout à une pareille altitude, avec les exigences du grand trafic international. De telle sorte que, si l'on voulait jamais adapter ce projet auxdites exigences, il faudrait le compléter par des rectifications supplémentaires, au prix d'un allongement sensible de parcours kilométrique et de dépenses considérables. Les 21 millions prévus pour la correction Frasnes-Vallorbes devraient être majorés d'une somme très supérieure pour que la ligne Paris-Lausanne répondît à *peu près* aux conditions requises par la technique moderne.

dite « d'études », constituée, l'année dernière, par le Ministre des Travaux publics et légendaire, d'ailleurs, par ses avortements.

L'un consiste à faire pénétrer la voie d'accès française sur le territoire suisse à Saint-Gingolph, au bord du Léman, point extrême de notre frontière savoyarde. Il suppose la construction d'environ 74 kilomètres de ligne nouvelle, entre Saint-Amour et Bellegarde, et la rectification de celles de la Haute-Savoie. Son devis, sauf surprise, est de 88 millions, chiffre fourni par la Direction du P.-L.-M. La grande ligne Paris-Milan-Brindisi s'établirait donc par Dijon, Saint-Amour, Bellegarde, Saint-Gingolph et Brigue, au pied du col du Simplon. Elle abrégerait d'environ 50 kilomètres la ligne actuelle de Paris à Milan, par le Mont-Cenis.

Le projet Saint-Amour-Bellegarde emprunte — empruntait, plutôt — son principal intérêt à celui que lui porte M. le ministre Baudin, député de l'Ain, comme nul n'ignore. Pour les profanes, on l'avait drapé dans une sorte de nationalisme imprévu, et surtout exagéré, en faisant ressortir qu'il étendait jusqu'à l'extrême limite l'empire et par conséquent les bénéfices éventuels du « rail français ». C'est justement son côté faible, et M. Noblemaire, directeur du P.-L.-M., en a fait la démonstration lumineuse devant la Commission même instituée par M. Baudin (16 octobre 1901).

« Jamais, en effet, a-t-il dit en toute raison, *les grands express internationaux ne passeront par cette voie.* » En développant à outrance le « rail français » dans cette direction, on réduit sans doute à la portion congrue la part au trafic du réseau suisse, laquelle ne porte plus que sur 121 kilomètres, de Saint-Gingolph au Simplon. Mais par cela même on incite les Suisses à ne pas organiser ou à mal organiser la correspondance à Saint-Gingolph et à établir, au contraire, un beau service, à partir d'un point-frontière tel que leur part au trafic ressorte plus avantageuse. Cette part se calculerait sur 194 kilomètres, de la gare de Vallorbes, et sur 206, de la gare de Genève.

La Suisse, dès lors, n'a qu'à faire de Genève, selon son intérêt, la tête de ligne des express de ou pour Brigue-Milan, pour que la C^{ie} P.-L.-M. soit contrainte d'aller chercher la correspondance à ce point même. Si le P.-L.-M. s'obstinait — et il s'en gardera en toute hypothèse — à diriger des express sur Saint-Gingolph, ils

seraient aussi inutiles que la ligne préconisée par M. Baudin et que la dépense afférente de 88 millions (1).

Par sa direction à travers le Jura, le tracé Dijon-Saint-Amour-Bellegarde se concilierait sans doute beaucoup mieux que le tracé Dijon-Frasnes-Vallorbes avec les intérêts du Centre. Mais en raison de son point *terminus*, il ne saurait satisfaire ni ces intérêts spécifiques, ni ceux du reste de la France. On ne construit pas une ligne « internationale », à coups de millions, pour aboutir à une impasse.

* * *

C'est donc entre Pontarlier, placé trop au Nord, et Saint-Gingolph, repoussé d'avance par les Suisses comme gare internationale pour les express — c'est entre ces deux points qu'il faut chercher le débouché de la voie d'accès française. La carte et le bon sens indiquent Genève.

Et tout justement, depuis plusieurs années, la Chambre de commerce française de cette ville préconise cette solution. Non qu'elle ait jamais proposé d'utiliser les voies existantes de France sur Genève : elles sont trop longues, trop déclives, assujetties, de surcroît, à la funeste servitude du passage du *Credo* — tunnel

(1) Pour les marchandises de petite vitesse, M. Noblemaire, dans le même exposé, a bien admis comme possible et d'ailleurs équitable un partage de trafic entre la France et la Suisse. Une convention pourrait intervenir, en effet, assurant, par exemple, à la ligne de Saint-Gingolph le trafic de France sur l'Italie et à celles placées au Nord du Léman le trafic d'Italie sur la France. Mais cette concession ne donne que plus de force à son assertion touchant le transit voyageurs, qui représente un élément considérable dans les recettes d'une ligne d'Angleterre et de Paris à Milan. « Autant, a-t-il dit textuellement, les Suisses se prêteront à faire un beau service par Genève, qui leur donne 206 kilomètres de parcours suisse, autant ils se prêteront peu à le faire par Saint-Amour, qui ne donnerait, de Saint-Gingolph à Brigue, que 121 kilomètres sur rails suisses. La conséquence est évidente : les rapides du Simplon pourront passer par la voie existante de Pontarlier, mieux par Frasnes-Vallorbes, *mieux encore par Lons-le-Saunier-Genève*, mais *en aucun cas* ils ne passeront par Saint-Amour-Saint-Gingolph. »

percé à travers des terrains instables. Elle recommande, au contraire, la construction d'une voie entièrement nouvelle, de 80 kilomètres de longueur, entre Lons-le-Saunier et Genève, sous le col de la Faucille, faisant suite à la magnifique ligne de plaine qui, par Dijon et Saint-Jean-de-Losne, va relier directement Paris à Lons-le-Saunier.

Il résulte des études dont la Compagnie P.-L.-M. accepte les conclusions techniques, qu'une ligne Paris-Dijon-Lons-le-Saunier-Genève-Simplon-Milan ne présenterait nulle part, sur le territoire français, — grâce, il est vrai, à la construction de nombreux tunnels — de pentes supérieures à 8 ‰, et qu'elle passerait à une altitude *maxima* de 559 mètres, sous ce double rapport infiniment supérieure au tracé par Vallorbes. Il en résulte encore qu'elle serait d'une exploitation aisée et économique en toute saison, point capital pour une artère internationale. M. Noblemaire, devant la Commission ministérielle, n'a pas estimé à moins de *trois heures* l'abréviation du trajet entre Paris et Genève, et de *deux heures un quart* celle du trajet Paris-Milan et Calais-Brindisi, par rapport aux itinéraires actuels.

En retour, il faut avouer sans ambages que ce projet est coûteux. La Direction du P.-L.-M. en fixe le devis à 130 millions (chiffre d'ailleurs véhémentement contesté, comme supérieur à la dépense réelle, par les ingénieurs genevois) (1). Mais comme il est certain, d'une part, que la contribution intéressée de la Suisse ne laisserait pas à la charge de la France une part supérieure à 100 millions ; comme, de l'autre, on sait que le tracé Saint-Amour-Bellegarde, entraîne une dépense égale, à quelques millions près, pour un résultat quasi-négatif — l'élévation de ce chiffre n'a

(1) La Direction du P.-L.-M. paraît s'être basée, pour cette évaluation, sur le prix de revient des travaux du Simplon et du Gothard. On lui a objecté que la constitution géologique du Jura ne permettait pas de supposer des obstacles aussi sérieux que ceux qu'a rencontrés l'entreprise du Simplon, et qu'assurément la moindre altitude du tunnel prévu, par rapport au Gothard (au maximum 559 mètres au lieu de 1.154) rendrait les travaux plus faciles et moins coûteux. Dans tous les cas, une étude plus approfondie s'impose, le chiffre de 130 millions ayant été prononcé quelque peu au jugé.

nullement empêché jusqu'ici le projet Lons-le-Saunier-Genève de recruter des partisans de plus en plus nombreux. Il en compte d'ardents et d'autorisés en Italie même, où l'on apprécie l'importance d'une nouvelle grande artère latine, et où trois Comités déjà, présidés par de hautes personnalités, à Rome, à Milan et à Brindisi, s'occupent de sa vulgarisation (1).

Il en compte aussi, comme de juste, dans toute la France, et singulièrement dans les régions du Centre et de l'Ouest. C'est en effet le seul qui, tout en répondant au programme général d'expansion et de défense économiques sommairement rappelé au début de cet article, associe, dans la plus large mesure possible, le bassin de la Loire et même la Bretagne à ces intérêts. Le principe en est recommandé par les vœux des Conseils généraux du Cher, de la Nièvre, de l'Allier, de l'Indre, des Deux-Sèvres, d'Indre-et-Loire, du Loir-et-Cher, de la Vienne, de la Loire-Inférieure, de la Sarthe, des Côtes-du-Nord, de la Seine-Inférieure, du Morbihan, etc., et par des délibérations des Chambres de commerce de Moulins, Bourges, Blois, Nantes, Cholet, Limoges, Cherbourg, Dieppe, Angers, Rennes, Laval, Tours, Chartres, Saint-Nazaire, auxquelles, il y a un mois, les Chambres de commerce de Calais et de Dunkerque, apparemment compétentes en matière

(1) Les Comités italiens pour le percement de la Faucille sont présidés :

A Rome, par M. le comte Guicciardini, ancien ministre de l'Agriculture, du Commerce et de l'Industrie, ancien vice-président de la Chambre des députés.

A Milan, par M. le sénateur Colombo, ancien ministre des Travaux publics.

A Brindisi, par M. Pietro Chimienti, député de cette ville.

Un télégramme adressé le 27 juin dernier à l'Agence *Paris-Nouvelles* annonce que le Comité romain vient de charger un de ses membres de se rendre à Venise et d'y constituer un Comité local, dans le même but, les intérêts du commerce maritime vénitien étant engagés, eux aussi, dans la création d'une bonne voie d'accès française au tunnel du Simplon.

Toutes ces initiatives montrent à quel point nos voisins apprécient l'importance d'une nouvelle grande artère franco-suisse-italienne, symbole, en quelque manière, des affinités économiques négligées jusqu'ici entre pays d'Occident.

de grand trafic international, viennent de donner l'appui de leurs conclusions (1).

Si telle était la « voie d'accès » adoptée, rien ne serait plus facile que d'amorcer sur elle, entre Saint-Jean-de-Losne et Lons-le-Saunier, vers Seurre, ou à Lons-le-Saunier même, des services directs sur la vallée et même l'embouchure de la Loire, par Chagny, Nevers, Bourges, Tours, Angers et Nantes. Il en résulterait d'abord une abréviation appréciable de la distance kilométrique brute, soit :

De Saint-Nazaire à Genève : 798 kilomètres par Lons-le-Saunier, au lieu de 876, par Mâcon.

De Nevers à Genève : 328 kilomètres, au lieu de 406.

De Saint-Nazaire à Milan : 1.163 kilomètres, au lieu de 1.199 par le Mont-Cenis.

De Nevers à Milan : 693 kilomètres au lieu de 729 (2).

Encore ces chiffres sont-ils loin d'exprimer, *en temps*, l'économie qui résulterait de l'ouverture de cette ligne. Car, d'une part, de fâcheux transbordements pourraient être évités ; de l'autre, la seule supériorité du profil par la Faucille sur celui du Mont-Cenis permet de gagner plus d'une heure. On peut donner comme une vérité générale que l'abréviation de trajet escomptée par la Direction du P.-L.-M. sur le parcours Paris-Milan *se vérifierait également sur les parcours ayant pour points d'origine les localités placées entre Saint-Nazaire et Nevers, et pour points terminus Genève, Milan et les au-delà.*

A côté de ce premier avantage intéressant, à coup sûr, les rela-

(1) On trouvera le texte de ces délibérations ou vœux à la fin de cette étude.

(2) La région industrielle et houillère de Saône-et-Loire serait également favorisée par la ligne Lons-le-Saunier à Genève, qui permettrait de ramener les distances : du Creusot à Genève, à 202 kilomètres ; de Montchanin à Genève, à 194 kilomètres ; de Montceau à Genève, à 209 kilomètres ;

Au lieu de :

Du Creusot à Genève, 248 kilomètres ; de Montchanin à Genève, 240 kilomètres ; de Montceau à Genève, 255 kilomètres, par Mâcon, Bourg, La Cluse et Bellegarde.

La distance du Creusot à Milan tomberait à 567 kilomètres au lieu de 615.

tions du Centre avec la Suisse et l'Italie, il en est un autre qui rejaillirait sur tout le système des communications, de l'Ouest à l'Est de la France.

Nos réseaux, convergeant vers Paris, sont en effet disposés de telle sorte — et le public a sujet de s'en plaindre assez souvent — qu'on met deux ou trois fois plus de temps pour traverser la France de long en large que de haut en bas, sauf pour certains parcours privilégiés. De loin en loin une correction partielle est apportée au déplorable état des services transversaux, ce qui n'empêche point qu'aujourd'hui encore il faille huit heures pour passer de Moulins dans le Jura, par les itinéraires et les trains les plus directs. Pour les communications entre l'Est et les au-delà de Moulins, en descendant la vallée de la Loire, il faut compter par journées (1).

Automatiquement, au contraire, le fait même de l'ouverture d'une nouvelle grande ligne Paris-Milan, par Lons-le-Saunier, déterminerait l'organisation de services rapides de l'embouchure de la Loire au Jura. Car l'intérêt de la Compagnie P.-L.-M. serait de faire rendre son plein à cette ligne, en lui amenant, dans de bonnes conditions de rapidité et de commodité, la clientèle du Centre et de l'Ouest. Et bénéficieraient, en somme, de ces services, non seulement les voyageurs à destination de Suisse et d'Italie, mais ceux aussi qui, sans sortir du territoire français, ont à passer de la vallée de la Loire en Bourgogne, en Franche-Comté, dans les Vosges ou *vice versa* (2).

(1) Dans l'état actuel des communications, un voyageur se rendant de Saint-Nazaire, Nantes, Angers, Saumur et même Tours, en Bourgogne, en Franche-Comté ou en Suisse, ne peut aller vite qu'à la condition de faire un grand détour par Paris. S'il passe par la plus courte ligne *kilométrique* : Tours-Vierzon-Saincaize-Nevers-Chagny, il ne trouve de trains express que sur certaines sections de cette ligne ; il est astreint à de multiples changements de voitures et à des arrêts interminables.

En passant par Paris, il évite ces inconvénients. Seulement, il fait — et paie — sur le parcours-type de Saint-Nazaire à Dijon, 127 kilomètres de plus (806 kilomètres au lieu de 679).

(2) Si l'on prend Genève comme grande gare internationale de jonction, il est aussi facile de viser de ce point, par des trains rapides, le bassin et l'embouchure de la Loire que Paris, Calais, Londres — et *vice versa*. Les lignes étant construites, sauf le tronçon de Lons-le-

On conclura sans doute de ces explications — si forcément brèves qu'elles soient — que les régions du Centre et de l'Ouest recueilleraient des avantages sérieux de l'exploitation d'une nouvelle ligne Paris-Milan par la Faucille et le Simplon, soit au point de vue des relations internationales, soit sous forme d'amélioration des services intérieurs.

Nous croyons au surplus que cette thèse peut être utilement et très justement renforcée de considérations tirées du régime de nos voies navigables.

* * *

Qu'on soit partisan de la « Loire navigable », ou du canal latéral de Briare à Nantes, ou encore de l'élargissement et du prolongement de Noyers à Tours du canal du Berry, on s'inscrit à l'école d'économistes qui réclame, en toute raison, des communications faciles et peu coûteuses, *par eau*, du bassin de la Saône à l'embouchure de la Loire.

Cette conception, qui intéresse au plus haut degré les industries du Centre, se fonde, d'abord et principalement, sur l'utilité d'abaisser les frais de transport entre les foyers de production et l'Atlantique. *Vice versa*, elle vise à développer la fonction économique de Saint-Nazaire et à permettre aux marchandises d'outre-mer de pénétrer dans le Centre aux plus bas frais possibles. Tel n'est point, toutefois, l'unique aspect du problème. Un bon système de voies navigables peut profiter, quoique à un degré moindre, aux relations du Centre avec la région de l'Est, la Suisse et l'Italie. Et il nous sera bien permis de dire qu'à ce point de vue encore, le choix d'une voie d'accès française au Simplon a son importance⁽¹⁾.

Saunier à Genève, il suffirait d'une entente entre les Compagnies d'Orléans et du P.-L.M. et d'une simple réforme d'exploitation pour organiser des services directs de Saint-Nazaire à Genève, tels que les 798 kilomètres du trajet pourraient être parcourus aisément, arrêts compris, en treize heures.

Aux gares de Chagny et Lons-le-Saunier, les voyageurs de ou pour la Bourgogne ou la Franche-Comté trouveraient la correspondance.

(1) Nous sommes assuré de n'être démenti en ceci ni par les partisans de la *Loire navigable*, ni par ceux du canal latéral,

La dernière Chambre a voté un programme de grands travaux publics, dont le devis passe 600 millions, et qui consistent surtout en améliorations de ports et voies navigables. Nous souhaitons que ce programme soit homogène, autrement dit que de la somme des travaux émerge une œuvre complète, une sorte d'entité économique dont toutes les parties se coordonnent et se soutiennent. Mais encore cette homogénéité-là ne nous suffit point. Il faut qu'elle s'étende, au delà des limites de ce programme, à des initiatives imminentes, et singulièrement à celle qui doit développer nos relations avec la Suisse et l'Italie. Il faut, en d'autres termes, que notre réseau navigable amélioré et la voie d'accès au Simplon se servent de complément réciproque, et que l'efficacité de chacune de ces œuvres prise à part s'augmente de la coordination sagement ménagée entre elles.

C'est là encore — il le faut bien répéter — un *desideratum* condamné d'avance, si les représentants des intérêts du Centre permettent que la voie d'accès au Simplon soit établie par Dijon-

d'accord sur la nécessité d'élargir les abords économiques du bassin de la Loire.

« La Loire et ses prolongements — disait M. Rabier dans son rapport du 6 juin 1901 à la Commission des Travaux publics de la Chambre des Députés — pourraient donner de l'air à un tiers de la France, qui étouffe actuellement, faute de communications directes et faciles avec la mer ». Mais il avait soin de faire pressentir que cette sorte de ventilation pouvait et devait aussi être pratiquée du côté de l'Est. — « La voie navigable, disait-il encore, peut desservir non seulement l'Est de la France et Lyon, mais l'Europe centrale elle-même, en atteignant Bâle ». Il eût pu ajouter que, moyennant le percement du Jura, elle atteindrait aussi Genève et l'Italie.

— « Il viendra un jour, disait, de son côté, au Conseil municipal d'Orléans, en décembre 1901, M. Libaudière, partisan du canal latéral, où l'on se rendra un compte exact du grand rôle que la configuration de la Loire lui réserve dans les destinées du commerce national ; un jour où l'on comprendra que le port de Nantes est le seul champion commercial sur le terrain des échanges au cœur de l'Europe.

« ... Il faut pourvoir à la mise en communication de notre région avec les pays limitrophes de la frontière de l'Est. »

Un des meilleurs moyens de répondre à ce *desideratum* est assurément d'adapter au bassin de la Loire la voie d'accès française au Simplon.

Frasnes-Vallorbes. Pas plus que le voyageur, la marchandise circulant sur les voies d'eau du Centre n'irait chercher le chemin de la Suisse et de l'Italie au prix d'un pareil détour. Et il serait vrai de dire, en ce cas, que la France dépense les millions par centaines, pour ses voies navigables, et par dizaines, pour ses voies ferrées, sans se soucier de leur jonction, si nécessaire pourtant à la mise en valeur des unes par les autres.

Il faut donc, croyons-nous, ne pas s'écarter du principe que la voie d'accès au Simplon doit être, dans toute la mesure du possible, le *prolongement* de la voie d'eau.

Et, s'il est un port fluvial, en même temps qu'une gare importante, marqué sur la carte économique pour servir de point de jonction, c'est assurément Chalon-sur-Saône.

Dans l'état actuel de notre réseau ferré, la marchandise transbordée à Chalon, à destination de la Suisse ou de l'Italie, est dirigée par les itinéraires suivants, ou du moins ce sont ces itinéraires qui servent de base au calcul des tarifs :

Sur Genève, par Mâcon, Bourg, La Cluse et Bellegarde ; — ci : 194 kilomètres.

Sur Milan, par Mâcon, Culoz, Modane et Turin ; — ci : 561 kilomètres.

Supposez, au contraire, en exploitation une grande ligne Paris-Genève-Milan, par Lons-le-Saunier, les distances kilométriques se trouvent ramenées :

De Chalon à Genève, à 148 kilomètres ;

De Chalon à Milan, à 513 (1).

Encore ces chiffres n'expriment-ils pas l'économie véritable que les Compagnies peuvent réaliser sur les frais de transport et faire ressortir dans leurs tarifs. Car ils ne tiennent pas compte de la

(1) Il n'entre pas dans le cadre de cet exposé sommaire de rechercher quels sont les produits agricoles ou industriels du bassin de la Loire appelés à bénéficier de ce raccourcissement. C'est une étude à laquelle pourraient se livrer utilement les grandes Sociétés métallurgiques et minières de Saône-et-Loire ; qui paraît intéresser les industries alimentaires de la vallée de la Loire, la vinaigrierie d'Orléans, les fabriques de chaux hydraulique des bords de la Vienne, les tanneries du Loir-et-Cher et du Loiret, etc., etc.

L'agriculture n'est pas désintéressée non plus dans cette ques-

supériorité de profil qui se traduit pourtant par une exploitation moins dispendieuse. On a calculé qu'en distance *virtuelle* (1) Chalon se trouverait rapproché de Genève d'au moins 60 kilomètres, et de Milan de 85, en sorte que les Compagnies pourraient, au moins pour certaines marchandises, abaisser leurs tarifs à un taux proportionnel. On appréciera, par comparaison avec les tarifs actuels, quelle prime constituerait cet abaissement à l'exportation des produits du Centre.

C'est là une perspective dont ne saurait véritablement se désintéresser une région qui compte, au bord ou à proximité de ses voies d'eau, des villes industrielles comme Le Creusot, Nevers, Montluçon, Bourges, Orléans, etc., dans un moment surtout — et le point est à retenir — où la crise des traités de commerce met en question les rapports commerciaux de l'Italie avec les Puissances

tion. Nous relevons notamment, dans la deuxième enquête économique de la *Loire navigable*, dirigée par M. Louis Laffitte, que les départements du Loiret, de l'Indre-et-Loire et du Loir-et-Cher peuvent expédier, bon an mal an, environ 180.000 tonnes de blé sur Paris, le Nord, l'Ouest et même Marseille. Pourquoi n'essaierait-on point de concurrencer, sur le marché de Genève et de la Suisse française, les céréales qui, après l'ouverture du Simplon, vont y être importées de Gênes ? Il semble bien que la marchandise amenée par eau jusqu'à Chalon-sur-Saône, et de là dirigée sur Genève, à travers le Jura, serait sensiblement moins grevée que celle qui devra supporter les frais d'un trajet d'environ 400 kilomètres de voie ferrée, du grand port ligure à la capitale de la Suisse française.

Ce n'est là qu'une indication. Nous sommes convaincu qu'une étude économique dirigée de ce côté manifesterait l'intérêt d'une nouvelle porte ouverte sur la région du Léman par le Jura, et sur l'Italie par le Simplon. Ou nous nous trompons fort, ou il dépend de nous de ne point laisser échapper une occasion de démontrer pratiquement l'efficacité du raccordement d'une grande ligne internationale au réseau navigable du Centre de la France.

(1) La distance *virtuelle* s'obtient en ajoutant à la distance *réelle* l'expression en kilomètres du surcroît de temps ou de dépenses d'exploitation qu'entraînent les déclivités d'une ligne. C'est ainsi que la ligne projetée de la Faucille présente, entre Paris et Milan, une longueur *réelle* de 870 kilomètres, et une *virtuelle* de 1.039 ; tandis qu'entre les mêmes points la ligne du Gothard, par exemple, dont la longueur *réelle* est

de l'Europe centrale, et où notre accord de 1899, conclu avec la même Italie, continue à élargir notre marché au delà des Alpes (1).

* * *

Le mutuel concours que doivent se prêter, suivant l'expression connue, « le rail et l'eau », et dont le principe a fait la force économique de l'Allemagne, est du reste accepté de plus en plus comme vérité courante. La meilleure preuve en est qu'au Parlement on réclame avec insistance l'établissement de tarifs mixtes, communs aux deux moyens de transport.

Dans le cas dont nous nous occupons, il y a mieux. Promoteurs de l'amélioration du réseau navigable du Centre et partisans, en Italie, de la mise en état de navigabilité du Pô, commencent à se donner la main, par dessus les Alpes et le Jura, pour préconiser la voie ferrée qui fera communiquer le plus directement possible les réseaux de fleuves et de canaux auxquels ils s'intéressent respectivement.

On sait, en effet, que, de l'autre côté des Alpes, un mouvement à la tête duquel s'est placé M. le général Bigotti, se dessine en faveur d'une meilleure utilisation des cours d'eau dont la Lombardie abonde — parallèlement aux efforts des Français qui trouvent qu'il reste beaucoup à faire dans le bassin de la Loire. Il est reconnu aujourd'hui que, moyennant une dépense d'une quarantaine de millions, une voie navigable pourrait être créée, du lac Majeur à Venise, débouchant par conséquent sur l'Adriatique et sur l'Orient.

Ancien représentant de son gouvernement au Congrès international de navigation tenu à Paris en 1900, M. le général Bigotti

sensiblement égale (897 kilomètres) présente une longueur *virtuelle* beaucoup plus considérable (1.441), à cause de son mauvais profil (chiffres fournis par M. Noblemaire devant la Commission ministérielle).

(1) Il ne faut pas oublier qu'au moment où nous écrivons ces lignes, les Puissances de l'Europe centrale, Suisse comprise, n'ont pas encore renouvelé entre elles leurs traités de commerce qui expirent en 1903. Il est fort possible qu'à la faveur des remaniements dont ces traités feront l'objet, les débouchés de certaines branches de l'exportation française se trouvent élargis.

*

est un actif correspondant du Comité central de la *Loire navigable*. Le Congrès tenu, à Orléans, les 16, 17 et 18 juin 1901, a pris acte de l'intéressante communication dans laquelle il préconise « la voie directe de transports de Saint-Nazaire à Milan et à Venise, interrompue, dans son milieu seulement, pour la traversée du Jura et des Alpes, entre Lons-le-Saunier, à l'entrée du col de la Faucille, et Domodossola, à la sortie du Simplon (1) ».

Au même Congrès, ont été lus des télégrammes de la Chambre de commerce française de Genève, affirmant la solidarité économique de l'œuvre de la Loire navigable, ou de toute autre équivalente, avec la voie ferrée qu'elle préconise. M. Gabriel Bonvalot, l'explorateur bien connu, qui assistait à cette séance, après avoir rappelé avec humour « qu'il va irrésistiblement aux hommes d'initiative, aux réunions où l'on parle chemins et routes, parce qu'il est lui-même un routier », a engagé à son tour le Comité de la Loire navigable « à s'unir étroitement avec celui de la Faucille, afin que la France puisse lutter contre tous les obstacles et agir avec fermeté sur les pouvoirs publics » (2).

*
* *

Nous croyons devoir arrêter ici ces explications. L'impression que nous voudrions contribuer à établir, c'est que les départements du Centre et de l'Ouest de la France, malgré leur éloignement apparent de la zone d'accès française au Simplon, ne sont nullement désintéressés dans la question du choix entre les divers tracés.

Si leurs représentants étudient avec soin cette question, s'ils se pénètrent des relations *nécessaires* à établir entre cette future artère internationale — la plus considérable sans doute de tout l'Occident — et le réseau interne de la France, navigable ou ferré, ils arriveront vraisemblablement à ces conclusions :

A AUCUN PRIX le Centre ne peut laisser s'établir cette grande ligne par Frasnes et Vallorbes, moyennant une simple rectification

(1) *Revue internationale de navigation intérieure*. Fascicule du 1^{er} août 1901. P. 114.

(2) *Revue internationale de navigation intérieure*, fascicule du 1^{er} juillet 1901, p. 99.

du tracé actuel Paris-Pontarlier-Lausanne. Ou alors, il laisserait poser contre lui-même le principe injuste et faux qu'il n'a pas d'intérêts, mais titre seulement à une part contributoire de charges, dans une question qui engage nos rapports économiques de toute nature avec la Suisse et l'Italie.

Appuyer le projet Saint-Amour-Bellegarde-Saint-Gingolph, ce serait — non seulement pour le Centre, mais pour toutes les régions de la France, à deux départements près : l'Ain et la Haute-Savoie — aller au-devant de désillusions déjà escomptées, et prétendre établir une ligne *internationale* sans le concours et même *contre* le gré de la première nation dont cette ligne a besoin d'emprunter le territoire. A moins de déclarer la guerre à la Suisse et d'annexer la vallée du Rhône jusqu'au Simplon, nous n'apercevons pas comment le Gouvernement français pourrait résoudre ce problème.

Reste un projet, qui peut sans doute être remanié, dont la partie financière est à étudier de près, mais qui du moins, par son principe, met d'accord les intérêts généraux avec ceux du Centre. Il consiste essentiellement à percer le Jura et à déboucher en Suisse par Genève. Lons-le-Saunier, pour les communications rapides, intéressant les voyageurs ; Chalon-sur-Saône, pour le transbordement des marchandises à destination de Suisse et d'Italie, sont, pour ainsi dire, les deux points stratégiques qu'il met en évidence, et que les représentants du Centre ne doivent jamais perdre de vue.

CHARLES LOISEAU.

.....

ANNEXES

Vœux émis par les Conseils généraux et les Chambres de commerce françaises en faveur de la ligne de Lons-le-Saunier-Genève

Jusqu'à présent vingt deux Conseils généraux ont recommandé l'étude et la construction de cette ligne. Ce sont, dans l'ordre chronologique, ceux :

- 1° Du Jura (avril 1900 et août 1901) ;
- 2° De l'Yonne (avril 1900) ;
- 3° Des Deux-Sèvres (avril 1900) ;
- 4° De la Somme (25 avril 1900) ;
- 5° Du Nord (26 avril 1900) ;
- 6° De l'Indre-et-Loire (26 avril 1900) ;
- 7° De la Haute-Marne (août 1900) ;
- 8° De la Loire-Inférieure (21 août 1900) ;
- 9° De la Côte-d'Or (22 août 1900) ;
- 10° De Seine-et-Marne (22 août 1900) ;
- 11° De la Nièvre (22 août 1900) ;
- 12° Du Morbihan (22 août 1900) ;
- 13° De l'Allier (23 août 1900) ;
- 14° Du Loir-et-Cher (23 août 1900) ;
- 15° De la Vienne (23 août 1900) ;
- 16° De la Seine-Inférieure (24 août 1900) ;
- 17° De l'Aube (24 août 1900) ;
- 18° Du Cher (25 août 1900) ;
- 19° Du Gers (avril 1901) ;
- 20° Des Côtes-du-Nord (17 avril 1901) ;
- 21° De la Sarthe (18 avril 1901).
- 22° De l'Indre (26 avril 1902) ;

Nous donnons ci-dessous, à titre de justification plus spéciale de l'intérêt que présente le projet pour le Centre et l'Ouest de la

France, le résumé des vœux émis par les Conseils généraux de cette région :

Dans la session d'*avril 1900*, l'extrait du procès-verbal des séances du **Conseil général des Deux-Sèvres** signale que « le Conseil émet le vœu qu'une nouvelle percée soit opérée dans le Jura, dans le but de sauvegarder les intérêts économiques de la France et pour remédier au préjudice que cause le tunnel du Gothard en détournant des voies ferrées françaises une grande partie des courants commerciaux, préjudice qui sera encore augmenté par l'ouverture prochaine de la ligne du Simplon ».

Conseil général de l'Indre-et-Loire. *Le 26 avril 1900* le Conseil émet le vœu que la ligne projetée de Lons-le-Saunier-Genève, par Saint-Claude, soit exécutée le plus promptement possible, — vœu transmis le 25 mai 1900 à M. le Ministre des Travaux publics.

Dans sa séance du *21 août 1900*, le **Conseil général de la Loire-Inférieure** émet un avis favorable au projet de « création d'une nouvelle ligne de chemin de fer à travers le Jura, destinée à obvier aux pertes qu'a causées au commerce français le tunnel du Gothard ».

Le **Conseil général de la Nièvre**, le *22 août 1900*, sur les préavis de sa troisième Commission, « émet un avis en faveur de la création d'une ligne à travers le Jura, entre Lons-le-Saunier et Genève ».

Le *22 août 1900*, le **Conseil général du Morbihan** adopte le projet qui lui est soumis par sa seconde Commission. « Cette ligne, qui passerait par Dijon-Lons-le-Saunier-Saint-Claude-Genève, réduirait de 141 kilomètres le parcours de Paris à Genève et pourrait, par suite, obvier aux pertes causées au commerce français par le tunnel du Gothard ».

Le **Conseil général de l'Allier**, dans sa séance du *23 août 1900*, « sur l'avis favorable de la quatrième Commission, adopte les conclusions favorables à la création d'une ligne de chemin de fer à travers le Jura ».

La Commission des affaires diverses du **Conseil général du Loir-et-Cher**, dans la séance du *23 août 1900*, « propose d'établir une ligne de chemin de fer à travers le Jura destinée à obvier aux pertes que semble avoir causées au commerce français le tunnel du Saint-Gothard. Ces conclusions sont adoptées ».

Le **Conseil général du Cher**, le *25 avril 1900*, « émet un vœu favorable à l'établissement d'une ligne directe Paris-Milan par le Jura, *via* Lons-le-Saunier-Saint-Claude-Genève, sur le préavis de la première Commission, — dont il accepte les conclusions ».

Conseil général de la Vienne (séance du 23 août 1900). Il résulte d'une longue discussion que la Commission des vœux a saisi le Conseil de « l'exécution d'une ligne directe rattachant, par le Simplon, Paris-Calais-Saint-Nazaire à Milan et Brindisi, ligne qui ramènerait sur les voies ferrées françaises une partie importante du trafic qui leur a été enlevé par le percement du Saint-Gothard. En conséquence, après l'examen du dossier, le Conseil émet un vœu favorable pour le projet qui lui est soumis. »

Le Conseil général des Côtes-du-Nord, le 17 avril 1901, « considérant que le projet de chemin de fer de Lons-le-Saunier à Genève aurait l'avantage de mettre Paris en communication directe, par le Simplon, avec Milan et l'Italie par une ligne de plaine, évitant les altitudes et les déclivités des lignes existantes, se déclare sympathique à un projet qu'il croit favorable au grand trafic international ».

Le Conseil général de la Sarthe, dans sa séance du 18 avril 1901, entend un rapport de la Commission chargée de l'étude des lignes d'accès du Simplon et « conclut à l'adoption du rapport en tous points favorable à la ligne Lons-le-Saunier-Genève-Lausanne-Simplon ».

.....

Quarante Chambres de commerce françaises ont déjà pris des conclusions favorables au projet de percement du Jura entre Lons-le-Saunier et Genève. Ce sont celles de :

- 1° Beaune (18 mai 1899 et mai 1902) ;
- 2° Besançon (12 juin 1900) ;
- 3° Boulogne-sur-Mer (13 juillet 1900) ;
- 4° Douai (19 juillet 1900) ;
- 5° Epinal (23 juillet 1900) ;
- 6° Cambrai (28 juillet 1900) ;
- 7° Limoges (28 juillet 1900) ;
- 8° Nantes (2 août 1900) ;
- 9° Saint-Brieuc (20 août 1900) ;
- 10° Cholet (7 septembre 1900) ;
- 11° Bourges (10 septembre 1900) ;
- 12° Dieppe (13 septembre 1900) ;
- 13° Moulins (4 octobre 1900) ;
- 14° Amiens (24 octobre 1900) ;
- 15° Troyes (2 novembre 1900) ;

- 16° Cherbourg (6 novembre 1900) ;
- 17° Valenciennes (28 novembre 1900) ;
- 18° Saumur (28 novembre 1900) ;
- 19° Blois (11 décembre 1900) ;
- 20° Lons-le-Saunier (30 septembre 1901) ;
- 21° Châteauroux (8 avril 1902) ;
- 22° Calais (25 avril 1902) ;
- 23° Saint-Nazaire (6 mai 1902) ;
- 24° Nice (26 mai 1902) ;
- 25° Chartres (29 mai 1902) ;
- 26° Montluçon (8 juin 1902) ;
- 27° Le Mans (8 juin 1902) ;
- 28° Rennes (juin 1902) ;
- 29° Angers (juin 1902) ;
- 30° Reims (10 juin 1902) ;
- 31° Guéret (14 juin 1902) ;
- 32° Dunkerque (20 juin 1902) ;
- 33° Meaux
- 34° Laval
- 35° Tours
- 36° Saint-Quentin
- 37° La Rochelle
- 38° Rouen
- 39° Alençon
- 40° Châlons-sur Marne

(juillet 1902).

Un certain nombre de ces délibérations, fortement motivées, renferment un exposé très complet des intérêts engagés dans la question des voies d'accès françaises au tunnel du Simplon. Faute de pouvoir les reproduire toutes, nous nous bornerons à signaler quelques-unes de celles qui ont été émises dans la région Centre-Ouest, ainsi que le texte des importantes contributions qu'ont bien voulu apporter aux efforts de la Chambre de commerce française de Genève celles de DIEPPE, de CALAIS, de DUNKERQUE, de BOULOGNE et de LA ROCHELLE (1).

(1) D'autres délibérations, prises dans le même sens, viennent de nous être annoncées ; mais le texte ne nous en est pas encore parvenu.

CHAMBRE DE COMMERCE DU DÉPARTEMENT DES COTES-DU-NORD

Séance du 20 août 1900

Projet de construction d'une ligne de chemin de fer reliant Lons-le-Saunier à Saint-Claude, Genève et Annemasse.

La discussion de ce projet, mis à l'étude à la séance du 22 juin et à l'ordre du jour de la présente réunion, est abordée par la lecture des documents qui ont été adressés à la Compagnie par la Chambre de commerce française de Genève.

Après cette lecture, M. Le Bigot, qui avait été chargé par ses collègues d'un rapport sur cette question intéressant au plus haut degré le commerce et l'industrie de la France, présente à l'assemblée l'exposé suivant :

Un examen attentif des pièces produites par la Chambre de commerce française de Genève a eu pour résultat de me convaincre que cette Compagnie s'est émue avec juste raison du danger dont nos intérêts nationaux sont menacés par l'ouverture du tunnel du Simplon, et personne n'ignore combien ces intérêts ont déjà à souffrir, depuis vingt ans, de la concurrence étrangère favorisée par la ligne de chemin de fer du Gothard.

Il serait donc nécessaire de prendre des mesures de nature à remédier autant que possible au préjudice causé à la France par cette dernière ligne en détournant de nos lignes de chemins de fer, de nos Compagnies de navigation, une partie de leur trafic et en créant, au préjudice de notre commerce et de notre industrie, un courant commercial qui a profité de cette voie nouvelle, mesures qui devraient parer également au danger dont nous sommes menacés par le percement du tunnel du Simplon qui ouvrira, d'après les gens compétents, vers l'Italie et l'Orient, *un passage beaucoup plus avantageux que le Gothard au trafic venant du Nord-Ouest de l'Europe, de l'Angleterre et même de l'Amérique.*

Le moyen indiqué par la Chambre de commerce française de Genève pour empêcher de s'ouvrir de nouveaux courants commerciaux au profit de nos concurrents de l'étranger paraît être bon. Il consisterait dans l'ouverture, à travers le Jura, d'une nouvelle ligne reliant Lons-le-Saunier à Saint-Claude, Genève et Annemasse.

D'après les documents communiqués, cette ligne, qui nécessiterait le percement de la Faucille, présenterait tant au point de vue de la

distance, qui serait de 849 kilomètres entre Paris et Milan, par Dijon et Saint-Jean-de-Losne, qu'au point de vue des profils, des avantages considérables sur les lignes existantes et les autres lignes en projet ; elle remplirait, en outre, le mieux possible les conditions requises pour une exploitation économique qui permettrait d'améliorer les tarifs.

Etant la plus courte, la moins accidentée, pouvant établir des tarifs moins élevés, il ne paraît pas douteux que l'ouverture de cette ligne ne ramène aux lignes de chemins de fer français une partie du trafic que le Gothard leur a enlevé et fasse disparaître le danger dont la ligne du Simplon les menace dans un avenir prochain.

Dans ces conditions, je n'hésite pas, Messieurs, à vous demander d'émettre un vœu favorable aux propositions de la Chambre de commerce française de Genève et de l'Association pour le percement de la Faucille, en vue d'obtenir la mise à l'étude officielle du projet dont il s'agit.

La Chambre, après en avoir délibéré, approuve le rapport qui vient de lui être présenté par M. Le Bigot ; elle le convertit en délibération dont elle décide l'envoi à M. le Ministre des Travaux publics et à la Chambre de commerce française de Genève.

Pour copie conforme :

Le Président,
GILBERT.

CHAMBRE DE COMMERCE DE SAUMUR

.....

Séance du 28 novembre 1900

.....

QUESTIONS DIVERSES

1. Percement de la Faucille. — Projet de ligne de Lons-le-Saunier-Genève, par Saint-Claude

M. Chaussepied donne lecture du rapport suivant sur le percement de la Faucille pour la création d'une voie ferrée Paris-Milan par Lons-le-Saunier, Saint-Claude et Genève :

« MESSIEURS,

« Le percement de la Faucille, tel qu'il est recommandé par l'Association pour la construction d'une voie ferrée entre Paris et Milan par Lons-le-Saunier, Saint-Claude et Genève, abrègerait d'une façon considérable la ligne Paris-Milan.

« Nos départements de l'Ouest sont peu intéressés actuellement à la question, en raison de la défectuosité du régime économique des chemins de fer, des tarifs élevés et des délais exagérés ; mais il est permis de penser qu'il en sera tout autrement lorsque, par la mise en état de notre réseau de voies navigables, *nos productions de toutes sortes pourront atteindre les réseaux de l'Est avec le bénéfice de tarifs réduits* ; à ce moment *cette ligne sera appelée à rendre les plus grands services pour nos relations avec l'Italie et les pays d'Orient*. Nous ne pouvons donc que nous prononcer en faveur du projet qui nous est recommandé.

« Nous vous proposons, Messieurs, d'adopter le vœu :

« Qu'il soit procédé sans retard aux études pour la construction du chemin de fer de Lons-le-Saunier à Genève par Saint-Claude, par le percement de la Faucille, tel qu'il est proposé par la Chambre de commerce française de Genève. »

La Chambre adopte ce rapport et ses conclusions, décide que copie en sera adressée à la Chambre de commerce française de Genève.

CHAMBRE DE COMMERCE DE BLOIS ET DE LOIR-ET-CHER

Séance du 11 décembre 1900

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

M. le président Poulain fils donne lecture d'un rapport dans lequel il attire l'attention de la Chambre sur la nouvelle ligne proposée reliant Lons-le-Saunier à Saint-Claude et à Genève. En ce qui concerne les rapports entre Calais et Brindisi, la distance étant la même que par le Gothard, il est évident qu'il y aura tout intérêt à emprunter la ligne de Lons-le-Saunier, sur laquelle les trains pourront circuler beaucoup plus rapidement et dont les tarifs seront plus avantageux et les frais d'exploitation moins élevés. La zone intéressée à ce projet est immense, car elle s'étend de *Calais au Havre et à Saint-Nazaire* et comprend par conséquent la région de Loir-et-Cher. A tous les points de vue cette ligne s'impose. Son utilité est absolument démontrée : 1° en ce qui concerne les intérêts du commerce et de l'industrie, par suite du trafic commercial important que prendra cette voie ; 2° au point de vue militaire, puisque le projet en question ouvrirait un passage nouveau à travers le Jura.

Après discussion et examen des plans et cartes déposés sur le bureau, la Chambre, à l'unanimité, déclare approuver le rapport de son Président et décide de transmettre la copie des délibérations aux Pouvoirs publics.

CHAMBRE DE COMMERCE DE SAINT-NAZAIRE

Séance du mardi 6 mai 1902

(Présidence de M. P. GASNIER, vice-président.)

Faucille (ligne directe internationale Paris-Genève-Milan)

La Chambre prend connaissance des divers documents relatifs au projet de voie ferrée destinée à relier la France avec Genève et l'Italie, par le percement du Jura.

Après examen et discussion,

Considérant que ce projet aurait pour effet de raccourcir sensiblement le trajet de Paris avec Milan et l'Italie et qu'il en résulterait un avantage appréciable pour les ports du Sud-Ouest et de l'Ouest, Saint-Nazaire compris ;

Considérant que depuis longtemps déjà les préoccupations du commerce, en présence du tort considérable porté aux intérêts français par la ligne du Saint-Gothard, appelaient la création d'une nouvelle voie plus courte et plus économique ;

Considérant que la nouvelle ligne proposée est destinée à améliorer sensiblement l'état de choses actuel et que son utilité est absolument démontrée ;

Emet, à l'unanimité, le vœu que ce projet de ligne soit étudié de suite par les Pouvoirs publics et mis sans retard à exécution.

Pour extrait conforme :

Le Vice-Président,
P. GASNIER.

CHAMBRE DE COMMERCE DU MANS

Par lettre du 6 juin 1902, M. A. Reveillard communique l'extrait suivant du procès-verbal de la Chambre de commerce du Mans :

M. Maire, rapporteur, donne lecture du rapport qu'il a rédigé sur

le projet d'une ligne de chemin de fer directe de Paris à Genève. Parmi les études diverses faites pour amener sur le territoire français la plus grande partie du trafic résultant des relations entre la France et l'Italie, on doit placer en première ligne le tracé de Lons-le-Saunier-Saint-Claude-Genève par le percement de la Faucille et du Simplon. En effet, cette ligne aurait pour conséquence :

- 1° D'être la plus directe de Paris à Milan ;
- 2° De conserver sur le territoire français un trafic qui maintenant nous échappe en prenant les voies étrangères ;
- 3° De relier directement la France à l'Italie par le Simplon en tombant dans les riches plaines de la Lombardie ;
- 4° De ne pas laisser créer sur notre frontière de l'Est une nouvelle voie qui fasse passer en dehors de notre territoire un courant commercial qui doit nous appartenir.

Toutes ces considérations ont ému le monde commercial ; un courant d'opinion s'est porté vers ce projet ; beaucoup de Chambres de commerce et de Conseils généraux (dont les noms suivent) ont émis le vœu qu'il soit procédé immédiatement aux études du projet de chemin de fer de Lons-le-Saunier à Genève par le percement de la Faucille. Nous croyons, Messieurs, devoir nous associer aux vœux de ces différents corps constitués et nous vous demandons de bien vouloir donner votre appui au projet présenté par la Chambre de commerce de Genève.

Ce rapport est adopté par la Chambre qui décide que copie en sera envoyée à M. le Ministre du Commerce.

CHAMBRE DE COMMERCE DE MONTLUÇON (Allier)

Séance du 8 juin 1902

Le Simplon et les intérêts du Centre

M. le président Ed. JANIN présente le rapport suivant :

« MESSIEURS,

« Dans votre précédente séance, vous m'avez chargé d'examiner la question des voies d'accès françaises au tunnel du Simplon.

« Après examen approfondi, j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation le rapport suivant :

« Tout d'abord, il est incontestable que la nouvelle ligne interna-

tionale projetée rendrait des services très importants. Elle permettrait de donner à notre pays des communications plus pratiques, plus économiques, plus rapides avec Genève, l'Italie, l'Orient, et lui rendrait une partie du trafic que lui enlève la ligne du Saint-Gothard.

« Mais, pour atteindre au Simplon, il faut emprunter le territoire Suisse. Vers quel point de la frontière franco-suisse débouchera cette principale voie d'accès ?

« C'est une question que les Chambres de commerce du Centre ont le droit et le devoir d'envisager sous un point de vue tout spécial.

« Si ce point est situé trop au Nord, vers Pontarlier, par exemple, la région du Centre se trouvera purement et simplement jetée hors de la sphère d'influence du Simplon. Elle contribuera sans compensation à la dépense de la voie d'accès. Il n'est pas possible, en effet, de raccorder utilement soit son réseau ferré, soit aussi son réseau navigable, à une ligne ne s'infléchissant pas au-dessous de Dijon. On peut donc avancer à priori que le plus mauvais tracé, au point de vue des intérêts du Centre, est celui qui consiste à utiliser la ligne actuelle : Paris-Lausanne, même ramenée à un profil moins defectueux et abrégée de 17 kilomètres par un raccourci entre Frasne et la gare suisse de Vallorbes, projet qui doit à son économie apparente de rallier certaines adhésions.

« Par sa direction à travers le Jura, le tracé Dijon-Saint-Amour-Bellegarde se concilierait mieux que le tracé Dijon-Frasne-Vallorbes avec les intérêts du Centre. Mais en raison de son point terminus, il ne saurait satisfaire ni ces intérêts spécifiques, ni ceux du reste de la France.

« C'est, à notre avis, entre Pontarlier, placé trop au Nord, et Saint-Gingolph, repoussé d'avance par les Suisses comme gare internationale pour les express, — c'est entre ces deux points qu'il faut chercher le débouché de la voie d'accès française. Un rapide examen de la carte et le bon sens indiquent Genève.

« Depuis plusieurs années, la Chambre de commerce française de cette ville préconise cette solution. Non qu'elle ait jamais proposé d'utiliser les voies existantes de France sur Genève : elles sont trop longues, trop déclives, assujetties, de surcroît, à la funeste servitude du Credo, tunnel percé à travers des terrains instables. Elle recommande, au contraire, la construction d'une voie entièrement nouvelle de 80 kilomètres de longueur, entre Lons-le-Saunier et Genève, sous le col de la Faucille, faisant suite à la magnifique ligne de plaine qui, par Dijon et Saint-Jean-de-Losne, va relier directement Paris à Lons-le-Saunier.

« M. Noblemaire, directeur de la Compagnie P.-L.-M., dans son rapport du 15 janvier 1901, après avoir fait étudier le projet de l'Asso-

ciation sur le percement de la Faucille, le déclare infiniment supérieur aux autres tracés à cause de son profil, et, par suite, plus économique pour les marchandises et plus rapide pour les voyageurs.

« Je vous propose donc, Messieurs, d'appuyer le tracé Lons-le-Saunier-Saint-Claude-Genève ; cette ligne sera, par le Simplon, la plus courte distance au Centre de la France. »

Les conclusions de ce rapport sont adoptées.

CHAMBRE DE COMMERCE DE GUÉRET

.....

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

Séance du 14 juin 1902

(Présidence de M. RIFFATERRE, président)

.....

La Faucille, ligne internationale Paris-Genève-Milan

M. le Président donne lecture de plusieurs lettres de la Chambre de commerce de Genève relatives au percement de la Faucille, ligne internationale Paris-Genève-Milan, et dépose sur le bureau divers documents, cartes, études et délibérations de nombreuses Chambres de commerce françaises sur cette question.

La Chambre prend connaissance des divers documents relatifs à ce projet ;

Après examen et discussion,

Considérant que le projet aurait pour effet de raccourcir sensiblement le trajet de Paris avec Milan et l'Italie et qu'il en résulterait un avantage appréciable pour les ports du Sud-Ouest et de l'Ouest ;

Considérant que depuis longtemps déjà les préoccupations du commerce, en présence du tort considérable porté aux intérêts français par la ligne du Saint-Gothard, appelaient la création d'une nouvelle voie plus courte et plus économique ;

Considérant que la nouvelle ligne proposée est destinée à améliorer sensiblement l'état de choses actuel et que son utilité est absolument démontrée ;

Emet le vœu, à l'unanimité, que ce projet de ligne soit étudié de suite par les Pouvoirs publics et mis sans retard à exécution.

Pour copie conforme,

Le Président,
J. MERCIER.

CHAMBRE DE COMMERCE DE DIEPPE

.....

M. le président Le Bourgeois, dans une lettre datée du 13 septembre 1900, reconnaît qu'au point de vue général la percée du Simplon a ramené l'attention du monde commercial et industriel sur la nécessité d'améliorer les voies de communication entre la France, la Suisse et l'Italie et de ramener sur les rails français une partie du trafic qui en a été détourné par le percement du Saint-Gothard. *Le port de Dieppe notamment, dont le commerce de transit se fait surtout avec l'Italie, verrait avec plaisir l'établissement d'une ligne directe vers cette contrée, afin de pouvoir lutter avec avantage contre les ports étrangers de transit rivaux des régions du Nord. Ce résultat serait en effet atteint après l'exécution de la ligne Lons-le-Saunier-Saint-Claude-Genève, faisant suite à celle de Dijon-Saint-Jean-de-Losne-Lons-le-Saunier, permettant d'arriver à Milan par le Simplon au moyen d'une ligne de plaine la plus courte possible, en évitant les altitudes et les déclivités des autres lignes existantes. La Chambre de commerce de Dieppe ne peut que donner un avis favorable en émettant le vœu que la mise à exécution de cette ligne ait lieu le plus tôt possible pour correspondre avec la date d'achèvement des travaux du Simplon.*

—————

CHAMBRE DE COMMERCE DE CALAIS

.....

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS

Séance du 25 avril 1902

(Présidence de M. Ad. DARQUER, président)

.....

M. le Président présente les observations suivantes :

Le percement du Simplon est une des questions qui passionnent vivement l'opinion publique.

Les conséquences économiques que doit entraîner l'ouverture de cette nouvelle voie entre la Suisse et l'Italie sont examinées sous divers points de vue, et on se préoccupe des améliorations qui pourraient être apportées aux chemins de fer français pour qu'il soit permis à notre pays de profiter des avantages que l'industrie et le commerce ont le droit d'attendre de cette nouvelle voie de communication.

On envisage en outre la perte du trafic qu'elle semble devoir nous infliger. La ligne du Saint-Gothard a déjà enlevé à nos lignes françaises une notable proportion de leurs transports. Il conviendrait d'adopter toutes les mesures qui sont de nature à enrayer ce mouvement que l'on craint de voir s'accroître encore dès la mise en service de la ligne du Simplon.

Il a été constitué, au Ministère des Travaux publics, une Commission pour étudier cette très intéressante et très importante question, et ses travaux se sont préoccupés en première ligne de chercher les moyens de raccourcir le plus possible par des améliorations aux chemins de fer français qui aboutissent au tunnel du Simplon.

Trois projets ont été présentés :

1° Un raccourci Frasnes-Vallorbes de 17 kilomètres, sur la ligne de Pontarlier, devant coûter *21 millions de francs*.

2° Un raccourci Saint-Amour-Bellegarde de 68 kilomètres, sur la ligne actuelle de Dijon à Genève, par Saint-Amour-Bourg-Ambérieu et Bellegarde ; coût : *88 millions*.

3° Un raccourci de Lons-le-Saunier à Genève, qui abrègerait la ligne actuelle de Dijon à Genève, par Saint-Amour-Ambérieu et Bellegarde, de 114 kilomètres ; ce projet coûterait *130 millions de francs*.

Sur la demande de la Chambre de commerce française de Genève, nous avons été appelés à donner notre avis dans la question et nous avons été invités par elle à recommander le tracé de la Faucille, troisième projet ci-dessus.

Le port de Calais, étant la tête de ligne des relations entre la Grande-Bretagne, la Suisse et l'Italie, a un intérêt considérable à voir les communications entre ces points s'établir d'une façon plus rapide et plus économique. Aussi nous empressons-nous de répondre à l'appel de la Chambre de commerce de Genève en lui faisant part du vœu que nous exprimons ici.

Ce serait nous entraîner trop loin, et nous n'avons pas qualité pour le faire, que de discuter ces divers projets d'une façon technique.

Nous nous bornerons à constater qu'une amélioration s'impose :

Qu'il faut à tout prix contrebalancer la fâcheuse influence qui se fera sentir sur le trafic général français à l'ouverture de la ligne nouvelle du Simplon ;

Qu'il faut arrêter la décadence que nous avons subie déjà par la concurrence que nous fait la ligne du Saint-Gothard ;

Qu'il faut donc choisir vite entre les projets à l'étude celui qui peut le plus facilement aboutir.

Par notre situation, nous avons à nous occuper avant tout du trafic des voyageurs et, incidemment, du service postal de la Malle des

Indes. Nous dirons donc avec M. Noblemaire, directeur de la Compagnie P.-L.-M.:

Que les voyageurs réclament la durée minima du trajet ;

Qu'ils ne reculent pas devant quelques kilomètres de plus, si cet allongement est compensé par la vitesse ;

Qu'ils ne refusent pas de franchir des montagnes par des rampes fortes, si ce raccourci abrège la durée totale du voyage.

Nous envisageons donc le trajet Calais-Milan (Brindisi), et nous constatons les distances suivantes :

DE CALAIS A MILAN

<i>Par le Mont-Cenis</i>	<i>Par le Gothard</i>	<i>Par le Simplon</i>	<i>Par le Simplon</i>
—	—	Vallorbes-Brigue	Lons-le-Saunier- La Faucille
1,242 kil.	1,151 kil.	1,145 kil.	1,168 kil.

Il convient de faire remarquer que, suivant l'opinion de M. Noblemaire lui-même, l'itinéraire par la Faucille serait, sinon le plus court, du moins le plus rapide entre le Nord de la France et l'Italie, les trains de voyageurs devant, en raison du profil beaucoup plus favorable, mettre une heure de moins à parcourir les 870 kilomètres de Paris à Milan, *viâ* Lons-le-Saunier-Genève, que les 847 kilomètres *viâ* Mouchard-Pontarlier.

Par ce qui précède, nous sommes donc fondés de tous points, pour servir les intérêts dont nous avons la charge, à demander de voir réduire le plus possible les heures employées dans le trajet et, tout en regrettant que l'exécution de ce tracé soit si coûteuse, *nous ne pouvons que recommander chaudement l'itinéraire de Lons-le-Saunier-Genève-Lausanne par la Faucille.*

Nous insistons en outre, comme l'a fait la Chambre de commerce de Genève, sur la nécessité du raccordement de la ligne de Bellegarde-Cornavin avec celle de Genève-Eaux-Vives à Annemasse, pour permettre d'utiliser le parcours français de Bellegarde à Saint-Gingolph.

La Chambre approuve et convertit le rapport ci-dessus en délibération pour être envoyée aux Pouvoirs publics et aux diverses autorités compétentes.

Pour extrait conforme :

Le Président,

Ad. DARQUER.

CHAMBRE DE COMMERCE DE DUNKERQUE

.....

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS

Séance du vendredi 20 juin 1902

(Présidence de M. J. TRYSTRAM, président)

.....

Perçement de la Faucille

M. le Président rappelle que dans une précédente séance, la Chambre a chargé MM. F. Bernard et Hutter de l'examen de diverses communications de la Chambre de commerce française de Genève, relatives au choix du tracé des lignes de chemins de fer à établir sur le territoire français en vue de l'ouverture prochaine du tunnel du Simplon.

M. le Président prie M. Hutter de vouloir bien donner lecture du rapport qu'il a rédigé sur cette question, d'accord avec M. F. Bernard.

M. Hutter s'exprime ainsi :

MESSIEURS,

Le percement du Saint-Gothard a eu pour résultat immédiat de faire passer par cette voie et sur les lignes étrangères (Suisse, Allemagne, Belgique), presque toutes les marchandises d'un prix élevé, telles que la soie, les fruits frais ou secs, les légumes, le lait condensé, le fromage, etc., etc., expédiés d'Italie en Angleterre.

Précédemment, ces marchandises prenaient la voie du Mont-Cenis et traversaient toute la France, de Modane à Boulogne, Calais ou Dunkerque.

Ce détournement de trafic a donc frappé non seulement nos chemins de fer mais nos ports et les lignes régulières de navigation qui les desservent.

Le tonnage ainsi détourné est d'une importance telle, qu'il a contribué à la création d'une ligne régulière quotidienne entre Ostende et Tilbury-Dock (Londres).

Pour donner une idée de l'importance de ce tonnage, il suffit de citer les transports de fruits et légumes expédiés par Dunkerque *via* Hull et Goole.

Ce tonnage, pour la dernière campagne, de juillet à octobre 1901, s'est élevé à plus de 300.000 kilog. et ne représente qu'une fraction très faible du tonnage des fruits et légumes expédiés sur l'Angleterre.

Le percement du Simplon procurera une voie plus courte et d'une exploitation moins coûteuse et pourra avoir pour résultat de ramener sur les lignes françaises et dans nos ports — Boulogne, Calais et Dunkerque — une partie très importante du trafic perdu par suite du percement du Saint-Gothard.

Pour obtenir du percement du tunnel du Simplon le rendement maximum, on a proposé diverses modifications ou améliorations aux lignes existantes.

Les plus notables, et les seules à envisager en ce qui nous concerne, sont les suivantes :

1° Construction d'une ligne de Frasnès à Vallorbes ramenant la distance Dunkerque-Milan, *via* Dijon, Frasnès, Vallorbes, Lausanne à : $307 + 12 + 830 = 1.149$ kilomètres ;

2° Percement du Loetschberg ramenant la distance de Dunkerque à Milan, *via* Dijon, Pontarlier, Neufchatel et Berne à : $307 + 12 + 836 = 1.155$ kilomètres ;

3° Construction d'une ligne de Lons-le-Saunier à Genève par la Faucille, ramenant la distance de Dunkerque à Milan à : $307 + 12 + 840 = 1.159$ kilomètres, qui serait encore réduite à : $307 + 12 + 853 = 1.172$ kilomètres par le raccordement des gares de Genève-Cornavin et des Eaux-Vives ;

4° Construction d'une ligne reliant Saint-Amour à Bellegarde.

A première vue, le trajet par Dijon-Frasnès-Vallorbes paraît être le meilleur, étant le plus court (1.149 kilomètres), mais il présente deux gros inconvénients : 1° des rampes de 20 $^{\circ}$ /m ; 2° d'atteindre la cote 894 mètres, rendant l'exploitation coûteuse, empêchant de dépasser une vitesse très réduite et exposant chaque année la voie à être bloquée par les neiges pendant des périodes assez longues.

Quant au trajet par Dijon, Pontarlier, Neufchatel, Berne et le Loetschberg, ces inconvénients seraient encore pires, car les rampes iraient jusqu'à 25 $^{\circ}$ /m, et les neiges seraient encore plus à craindre, car la ligne atteindrait la cote 1.260 mètres.

Et, comme le dit M. Noblemaire dans son rapport du 15 janvier 1901 : « Il y a loin de cette conception à l'exécution. — Malgré l'importance « du but à atteindre, les 70.000.000 du Simplon ont été d'une réalisation « laborieuse, les 60.000.000 du Loetschberg ne seraient sans doute pas « faciles à trouver. Et quand, en 1902, la Confédération sera propriétaire de tout le réseau suisse, on ne voit pas bien l'intérêt qu'elle « aurait à se faire, à ce prix, concurrence à elle-même, et par une « ligne d'un profil nécessairement mauvais ».

Restent donc en présence les projets de construction de la ligne dite « de la Faucille » reliant Lons-le-Saunier à Genève, et la ligne par Saint-Amour et Bellegarde.

Il n'y a pas lieu de retenir cette dernière combinaison car on doit remarquer que, si M. Noblemaire la préconisait en 1898, il n'en parle plus en 1901 — ayant évidemment reconnu la supériorité du tracé par la Faucille.

En effet, sur cette ligne (Lons-le-Saunier-Genève par la Faucille) les rampes les plus fortes ne dépassent pas 8 ^m/_m et la cote maxima n'est que de 559 mètres, c'est-à-dire qu'elle est, comme le dit M. Noblemaire « infiniment supérieure comme profil et par suite plus économique pour les marchandises, plus rapide pour les voyageurs ».

Dans ces conditions, nous ne pouvons que proposer à la Chambre de commerce de Dunkerque *de donner un avis très favorable à la construction de la ligne dite de la « Faucille », reliant Lons-le-Saunier à Genève par Saint-Claude.*

Nous lui proposons également d'émettre le vœu que les gares de Genève-Cornavin et des Eaux-Vives soient raccordées de façon à permettre d'employer la ligne de rive gauche du Lac Léman, qui a le double avantage d'être plus courte et d'être française jusqu'au Bouveret.

La lecture de ce rapport entendue, la Chambre l'adopte dans toute sa teneur, le convertit en délibération, et en décide l'envoi :

1^o A M. le Ministre des Travaux publics ;

2^o A M. le Président de la Chambre de commerce française de Genève.

Pour extrait certifié conforme :

Le Président,

J. TRYSTRAM.

Dunkerque, le 25 juin 1902.

CHAMBRE DE COMMERCE DE BOULOGNE-SUR-MER

.....

Séance du 13 juillet 1900

.....

M. le président Huret-Lagache propose à ses collègues, après une étude approfondie de la question, de donner une entière adhésion au projet de ligne Lons-le-Saunier-Saint-Claude-Genève, en demandant que ce projet soit sans retard étudié officiellement. En effet, un port de transit tel que Boulogne qui, en raison de sa position sur la ligne la plus courte entre Paris et Londres, est déjà en possession d'un trafic considérable, ne peut se désintéresser d'un projet dont l'exécution l'aiderait beaucoup à développer ce trafic.

CHAMBRE DE COMMERCE DE LA ROCHELLE

.....

Séance du 23 juin 1902

(Présidence de M. D'ORBIGNY)

.....

M. le Président donne lecture du rapport suivant :

MESSIEURS,

Nous avons été saisis, par la Chambre de commerce française de Genève, de la question de la voie française d'accès au tunnel du Simplon, entre la Suisse et l'Italie, tunnel qui sera achevé, pense-t-on, au plus tard en 1904.

Il importe, en effet, au commerce français d'être doté d'une voie lui permettant de retrouver une partie du trafic que lui a fait perdre l'ouverture de la voie du Saint-Gothard qui a dérivé vers les ports de la mer du Nord les marchandises arrivant de ou par l'Italie et inversement.

Trois projets se trouvent actuellement en présence pour opérer cette jonction du réseau français au Simplon :

- 1° Dijon-Frasnes-Vallorbes ;
- 2° Dijon-Lons-le-Saunier-Genève ;
- 3° Dijon-Saint-Amour-Bellegarde-Brieg.

Le troisième semble abandonné, même par ses auteurs.

Quant aux deux autres, si dans l'Ouest de la France nous sommes mal placés pour juger par nous-mêmes la valeur technique de chacun d'eux, nous pouvons cependant déterminer notre préférence par des motifs qui ne sont pas sans valeur.

Au point de vue général, nous pouvons conclure en faveur du tracé Dijon-Lons-le-Saunier-Genève, qui comporte le percement du col de la Faucille, parce qu'il sera plus court, d'un profil moins élevé, et qu'il semble assuré de sérieux éléments de trafic.

Mais si nous nous plaçons au point de vue des intérêts rochelais, ces nouvelles communications par chemin de fer ne nous donneraient pas un avantage appréciable.

La Rochelle, en effet, est déjà et serait encore, après le percement de la Faucille, le port de l'Océan le plus rapproché de Genève.

En effet, après l'achèvement de la ligne d'Argenton à La Châtre, qui aura lieu cette année, La Pallice se trouvera à 586 kilomètres de Lyon, à 754 kilomètres de Genève.

Saint-Nazaire est actuellement à 893 kilomètres de Genève ; la différence en faveur de La Pallice est de 139 kilomètres.

Si la Faucille était percée, Saint-Nazaire se trouverait à 798 kilomètres.

Comparée à la distance La Pallice-Lyon-Genève, c'est encore une différence de 44 kilomètres en faveur de La Pallice.

Mais si on voulait établir une communication de La Pallice avec Genève par la nouvelle route de la Faucille, la communication s'établirait par Saincaize et Nevers, et La Pallice ne bénéficierait que de la distance de Saint-Nazaire ou de La Pallice à Saincaize, soit :

Saint-Nazaire à Saincaize.....	460 kilomètres
La Pallice à Saincaize.....	409 —
	<hr/>
Différence en faveur de La Pallice	51 kilomètres

Le bénéfice serait de 7 kilomètres seulement.

Mais ce qu'il importe de remarquer et de faire remarquer aux représentants des contrées qui s'intéressent à cette question des relations entre l'Est français et l'Océan Atlantique, c'est que, dès maintenant et après le percement éventuel de la Faucille, La Pallice sera toujours le port le plus rapproché de Lyon, de Genève, de Bâle, et c'est vers cette direction que devrait être attiré le transit des marchandises en provenance ou à destination de l'Est de la France, de la Suisse ou des pays d'au-delà.

Ce qui importerait beaucoup plus à notre région, c'est une meilleure utilisation des voies existantes ; c'est la cessation de rivalité commerciale entre les Compagnies de chemin de fer ; c'est une entente intelligente et persévérante entre elles dans leur plus grand intérêt, comme dans celui du commerce, de l'industrie, de la navigation.

Laissant donc de côté l'intérêt particulier qui a été envisagé par plusieurs Chambres de commerce du Centre et de l'Ouest, dans les délibérations sur le même objet, et me plaçant uniquement au point de vue de l'intérêt général, je vous propose, Messieurs, de prendre la délibération suivante :

« Après avoir pris connaissance de différents documents qui lui ont été communiqués, touchant le raccordement des lignes françaises avec Genève et le tunnel du Simplon par une ligne de Lons-le-Saunier à Genève comprenant le percement de la Faucille ;

« Après l'exposé fait par M. le Président et la discussion qui s'en est suivie ;

« Considérant,

« Que depuis longtemps la navigation, l'industrie et le commerce

français se plaignent du tort considérable qui leur a été porté par la ligne du Saint-Gothard ;

« Que la création d'une voie de communication plus courte et plus économique que celles actuellement exploitées est depuis longtemps désirée pour rendre plus rapides les communications entre Genève, Nevers, Paris, Calais ;

« Que la ligne de Lons-le-Saunier à Genève répondrait à ce desideratum ;

« Emet le vœu que cette ligne soit promptement mise à l'étude par les Pouvoirs publics, et que l'exécution en soit pressée le plus possible. »

Après examen et discussion, la Chambre approuve ce rapport et vote la délibération ci-dessus.

Pour copie conforme :

Le Président,

D'ORBIGNY.



Les Chambres de Commerce dont les noms suivent ont fait connaître leur adhésion une fois le tirage de la brochure terminé, soit :

Chambre de Commerce de Roubaix (29 juillet 1902).

» » » **de S'-Omer** (29 juillet 1902).

» » » **de Rochefort** (31 juillet 1902).

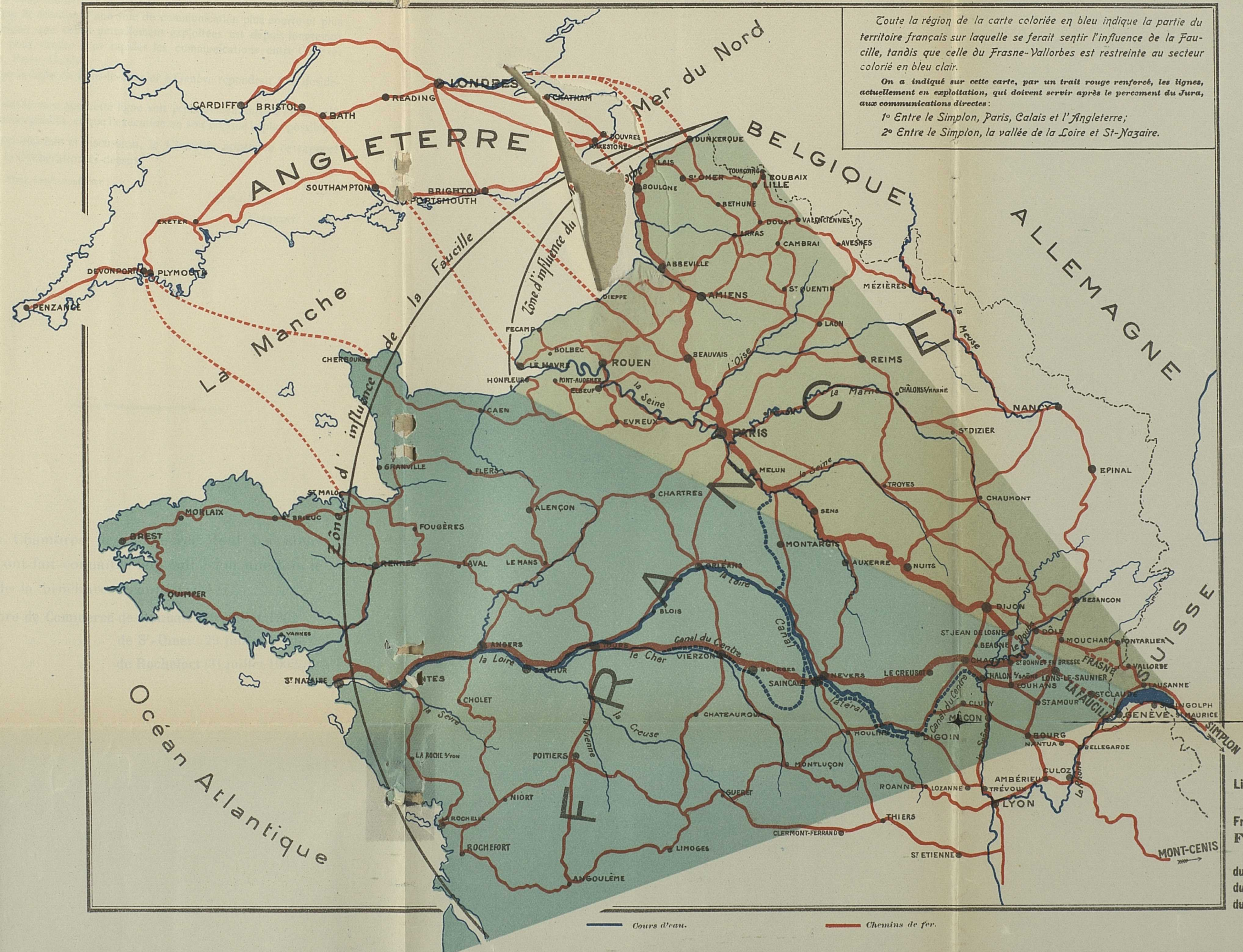
ZONES COMPARATIVES de l'influence de la Faucille et du Frasne-Vallorbes

Toute la région de la carte coloriée en bleu indique la partie du territoire français sur laquelle se ferait sentir l'influence de la Faucille, tandis que celle du Frasne-Vallorbes est restreinte au secteur colorié en bleu clair.

On a indiqué sur cette carte, par un trait rouge renforcé, les lignes, actuellement en exploitation, qui doivent servir après le percement du Jura, aux communications directes :

1° Entre le Simplon, Paris, Calais et l'Angleterre;

2° Entre le Simplon, la vallée de la Loire et St-Nazaire.



ALTITUDES :

Ligne de Pontarlier . 1014 m.

PROJETS :

Frasne 896 m.

Faucille 559 m.

TUNNELS :

du Simplon 705 m.

du St-Gothard . . . 1154 m.

du Mont-Cenis . . . 1295 m.

Cours d'eau.

Chemins de fer.

